 K.139.

"20.000 WŁADCÓW DRÓG WODNYCH".

Walka o wolność marynarzy holenderskich .

"Kraj mój okupowany jest przez wroga - powiedział jeden z właścicieli holenderskiej barki kanałowej - gdy jednak wsiadam na pokł... mego stateczku, jestem panem mojego królestwa". 20.000 jest takich "królów" holenderskich, właścicieli czy kapitanów barek, statków, stateczków, łódek i holowników uwijających się po kanałach Holandji. Każdy z tych statków ma przeciętnie 200 ton pojemności, czyli, że "królestwo na kanale" daje łącznie około 4 miljony ton żeglugi. Każdy ze sterników takiej łodzi wie, że jest panem swego pływającego królestwa i że żadna moc na świecie, żadna groźba Gestapo nie pomoże, jeśli wpadnie mu do głowy zainscenizować mały "wypadek", który więcej może szkód narobić niemieckiej gospodarce wojennej, aniżeli bomba rzucona do magazynu broni czy pożar spichlerza zbożowego.

Żegluga na kanale jest niewątpliwie największa potęgą, z którą mocować się musi najeźdzca w Holandji. Przed wojną spławiano w Holandji drogą wodną 60 procent ruchu osobowego i towarowego. Tylko 40 % przypadło na koleje żelazne i pojazdy mechaniczne. Stosunek ten zmienił się od chwili najazdu niemieckiego. Im bardziej rosło zapotrzebowanie Rzeszy na parowozy i wagony kolejowe, tem większym ciężarem obarczona była żegluga kanałowa, tem większa była władza "królów na kanale". Lecz Niemcy nie ograniczyli się tylko do "rekwirowania" w Holandji taboru kolejowego i samochodów, potrzebne im były również wspaniałe statki holenderskie dostosowane do żeglugi rzecznej. Jeszcze jeden skłonił ich powód do konfiskowania barek. Oto właściciele czy kapitanowie tych barek dokonali niejednego już aktu sabotażu. W swej bezsilności wobec "królów wodnych" chwycili się nowej metody: konfiskaty statków z całym dobytkiem. Lecz potęguje to tylko opór sterników holenderskich. Błędne koło.

Zdarzyło się kiedyś n.p., że na Kanale Juljany, który łączy okręg węglowy Limburga z Nadrenją, najechała zbyt gwałtownie na śluzy jedna z największych łodzi, o pojemności 3.000 ton. Załadowana była po brzegi węglem, przeznaczonym dla Niemców. Śluzy zostały uszkodzone, łódź zatonęła, blokując całkowicie szlak wodny, i uniemożliwiając na szereg tygodni dalszy spław. Skutek był taki, że przemysł niemiecki nie był przez pewien okres czasu zasilany tak bardzo potrzebnym mu węglem z Holandji. Według sprawozdań uchodźców holenderskich, jest zjawiskiem codziennem, że coś się psuje w "konwoju" rzecznym, zazwyczaj w pierwszym stateczku, tak że pozostałe, mając zablokowaną drogę, nie mogą ruszyć z miejsca. Dzieje się to zwykle w takim miejscu na Kanale, gdzie przejście jest wąskie i jakiekolwiek "manewrowanie" niemożliwe. Same statki nie ponoszą przytem żadnych uszkodzeń. Przed wojną tego rodzaju wypadki były niezwykle rzadkie w Holandji. Dziś prowadzący statek ma wobec Niemców dobrą wymówkę: Statki zużywają się na skutek nadmiernego obciążenia, nie są regularnie naprawiane i że nawet nie posiadają dostatecznej ilości lin holowniczych. Tem się też "tłumaczą" wypadki, których w takich warunkach nie sposób uniknąć.

Zdarza się jednak, że pośród właścicieli barek czy statków znadjzie się jakiś quisling holenderski, znany ze swych sympatyj proniemieckich. Gdy taki znajdzie się na wodzie, wieść rozchodzi się lotem błyskawicy wśród innych sterników, którzy znają już jego nazwisko i numer barki. Zbierają się gromadnie, i nagle ten "pływający quisling" jest jakby osaczony z wszystkich stron i płynąć musi razem z innymi w tym samym co inni tempie. Dopłynąwszy do śluz, kapitanowie "naradzają" się i z całym spokojem prowadzą parogodzinną debatę nad tem w jakim porządku płynąć dalej. "Quisling" wie co się święci ale wraz z innymi musi czekać, choć mu spieszno. Sternicy holenderscy mają dużo, bardzo dużo czasu. Nigdy przed wojną nie pracowali w tak zwolnionym tempie, bo jak długo nie nadeszła jeszcze chwila jawnego buntu, służą swej Ojczyźnie na froncie sabotażu.

EUROPEAN CORRESPONDENTS
